

Il Tribunale costituzionale portoghese sul divieto di guida di veicoli a motore (Tribunal Constitucional, 3^a Secção, acórdão 19 marzo 2021, n. 145)

Non è incostituzionale la previsione dell'art. 69, comma 2, c.p., interpretata nel senso che, in caso di condanna per il rifiuto di sottoporsi ai test atti a verificare se il conducente del veicolo sia sotto l'effetto di alcool, sostanze stupefacenti, sostanze psicotrope o con effetto analogo, non è possibile limitare il divieto di guida a una determinata categoria di veicoli a motore, o escludere da tale divieto una categoria di veicoli utilizzata nell'attività di autista professionale. Non si può affermare che i vantaggi che la comunità trae siano sproporzionati rispetto agli svantaggi che subisce il destinatario del divieto. L'attribuzione alla pena accessoria di un contenuto fisso, consistente nel divieto di guidare veicoli a motore di qualsiasi categoria, oltre a rientrare nella sfera di valutazione del legislatore, non rappresenta un mezzo che, in relazione alla libertà di esercizio di una professione *ex art. 47*, comma 1 della Costituzione, possa ritenersi sproporzionato e, dunque, costituzionalmente illegittimo.

ACÓRDÃO N.º 145/2021

Processo n.º 298/2020

3^a Secção

Relator: Conselheira Joana Fernandes Costa

Acordam na 3.^a Secção do Tribunal Constitucional

I. Relatório

1. No âmbito dos presentes autos, vindos do Tribunal da Relação do Porto, em que é recorrente o A. e recorrido o Ministério Público, foi interposto recurso, ao abrigo da alínea *b*) do n.º 1 do artigo

70.º da Lei do Tribunal Constitucional (doravante, “LTC”), do acórdão proferido por aquele Tribunal em 19 de fevereiro de 2020, que negou provimento ao recurso interposto da sentença proferida pelo Juízo Local Criminal de Valongo – Juiz 2, da Comarca do Porto, confirmando assim a condenação do ora recorrente pela prática de um crime de desobediência, previsto e punido pelos artigos 69.º, n.º 1, alínea c), e 348.º, n.º 1, alínea a), ambos do Código Penal, na pena principal de oitenta dias de multa e, acessoriamente, na pena de proibição de conduzir veículos com motor, prevista no artigo 69.º, n.º 1, alínea c), do Código Penal, pelo período de quatro meses.

2. O requerimento de interposição do recurso tem o seguinte teor:

«1.º

O presente recurso é interposto ao abrigo do disposto no artigo 70.º, 1 b) da Lei do Tribunal Constitucional, por o douto acórdão do Tribunal da Relação do Porto ter aplicado norma cuja inconstitucionalidade foi suscitada durante o processo.

2.º

O recorrente dispõe de legitimidade para interpor o presente recurso, pois suscitou a inconstitucionalidade da norma no recurso ordinário para o Tribunal da Relação do Porto, de modo processualmente adequado, nos termos do artigo 72.º, 2 da LTC.

3.º

Nos termos do artigo 75.º-A da Lei do Tribunal Constitucional, a norma que o recorrente reputa como inconstitucional, e pretende que o Tribunal aprecie, reporta-se ao artigo 69.º, 2 do Código Penal, quando interpretada como não permitindo a restrição da proibição de conduzir a uma categoria determinada de veículos motorizados, e/ou não permitir a exclusão dessa proibição a condução pelo arguido da categoria de veículos por ele utilizada no exercício da sua profissão, por violação do disposto nos artigos 30º, 4, 47º, 1, 36.-, 5 e 18º, 2 e 3 da Constituição da República Portuguesa,

4.º

O recorrente também considera que da norma contida no artigo 69.º, 2 do Código Penal resulta que foi vontade do legislador permitir ao julgador, tendo em conta as circunstâncias do caso concreto, que a proibição abranja todos os veículos a motor, ou excluir dessa proibição alguma categoria de veículos, pois senão o legislador teria dito, pura e simplesmente, que abrange todos os veículos, e retirava a terceira pessoa do singular do presente indicativo do verbo poder do teor da norma.

5.º

O aqui recorrente está privado do direito de conduzir automóveis pesados de mercadorias, que constitui o objeto do seu contrato de trabalho, como efeito necessário da sua condenação por um crime de desobediência simples, com fundamento no artigo 69º,1 c) e n.º2 do Código Penal.

6.º

Esta sanção acessória tem como consequência para o recorrente a perda do seu direito profissional, como motorista assalariado, atividade que constitui a base do seu sustento próprio e do seu agregado familiar, direito que é constitucionalmente garantido (artigos 30º, 4 e 47.º da Constituição da República Portuguesa), pelo que ao deliberar pela condenação do recorrente na proibição de conduzir veículos pesados de mercadorias, que constitui o objeto da sua atividade profissional de

motorista assalariado, em consequência de condenação pelo crime de desobediência, a alínea c) do n.º 1 do artigo 69.º do Código Penal é inconstitucional, por violar os preceitos contidos nos artigos 30.º, 4 e 18.º, 2 da Constituição da República Portuguesa.»

3. Determinado o prosseguimento dos autos, foram as partes notificadas nos termos e para os efeitos previstos no artigo 79.º da LTC, com a especificação de que o «objeto do presente recurso é integrado pelo artigo 69.º, n.º 2, do Código Penal, interpretado no sentido de que, em caso de condenação pela prática do crime de desobediência a que alude a alínea c) do respetivo n.º 1, não é permitido restringir a proibição de condução a uma determinada categoria de veículos motorizados ou excluir dessa proibição a condução da categoria de veículos utilizada pelo arguido no exercício da sua atividade profissional de motorista».

4. O recorrente produziu alegações, concluindo da seguinte forma:

«I – O objeto do presente recurso é integrado pelo artigo 69.º, 2, do Código Penal, interpretado no sentido de que, em caso de condenação pela prática do crime de desobediência a que alude a alínea c) do respetivo n.º 1, não é permitido restringir a proibição de condução a uma determinada categoria de veículos motorizados, ou excluir dessa proibição a condução da categoria de veículos utilizada pelo arguido no exercício da sua atividade profissional de motorista.

II – Na interpretação normativa do preceito contido no n.º 2 do artigo 69.º do Código Penal, nos termos efetuados no duto Acórdão recorrido, ao deliberar não ser permitido que a restrição de condução de veículos motorizados possa ser restrita a uma determinada categoria de veículos, pelo facto de a Lei n.º 7/2000, de 27.07 ter suprimido a parte final “ou de uma categoria determinada”, bem como da interpretação conjugada dos artigos 121.º do Código da Estrada e artigo 500.º do Código de Processo Penal, para sustentar a sua posição de impossibilidade de restrição da proibição de condução a veículos com motor de qualquer categoria é inconstitucional, por violação do disposto no artigo 30.º, 4 da CRP.

III - A norma do artigo 69.º, 2 do Código Penal, na sua literalidade, não se nos afigura inconstitucional, porém, a entender-se o contrário, requer-se que recaia sobre a mesma um juízo positivo de inconstitucionalidade, para que as instâncias repristinem a norma anteriormente vigente, mais concretamente a Lei n.º 7/2000, de 27.07, na sua anterior redação.

IV – É entendimento do recorrente que da norma contida no artigo 69.º, 2 do Código Penal, resulta que foi vontade do legislador permitir ao julgador, tendo em conta as circunstâncias do caso concreto, que a proibição abranja todos os veículos a motor, ou excluir dessa proibição alguma categoria de veículos, pois senão o legislador teria dito, pura e simplesmente, que abrange todos os veículos, e retirava a terceira pessoa do singular do presente indicativo do verbo poder do teor da norma.

V – A interpretar-se a norma do artigo 69.º, 2 do Código Penal no sentido fixado no duto Acórdão recorrido, tal significa que ao Tribunal está vedado fazer uma ponderação casuística da factualidade concreta, para assim decidir se, in casu, é de restringir a proibição de condução a uma determinada categoria de veículos motorizados, ou excluir dessa proibição a condução da categoria de veículos utilizada pelo arguido no exercício da sua atividade profissional de

motorista, o que colide com o disposto no artigo 30.º, 4 da CRP, pois tal proibição decorre diretamente da lei, ou, a nosso ver, da interpretação normativa efetuada pelo Tribunal recorrido.

VI – A pena acessória que impede o arguido de conduzir veículos pesados de mercadorias, no exercício da sua atividade profissional de motorista, tem como consequência a perda do direito profissional, como motorista assalariado, atividade que constitui a base do sustento próprio e do seu agregado familiar, direito que é constitucionalmente garantido (artigos 30.º, 4; 36.º, 5 e 58.º, 1 da CRP).

VII - O Tribunal Constitucional tem-se pronunciado pela inconstitucionalidade das normas que impõem a perda de direitos civis, profissionais e políticos como efeito necessário e automático da condenação por certos ilícitos (a título meramente exemplificativo, vejam-se os Acórdãos números 156/86, 165/86, 187/86, 255/87, 284/89 e 224/90), todos disponíveis na base de dados.

VIII – Como a perda de direitos civis, profissionais e políticos traduz-se materialmente numa verdadeira pena, que não pode deixar de estar sujeita, na sua aplicação, às regras próprias do Estado de direito democrático, tais como: reserva judicial, princípio da culpa, princípio da necessidade e proporcionalidade das penas.

IX – A interpretação normativa do artigo 69.º, 2 do Código Penal, que integra o objeto do recurso definido a fls. 280 dos autos, para além de violar o preceito constitucional ínsito no artigo 30.º, 4 da Lei Fundamental, também não cumpre outros normativos e princípios constitucionais decorrentes do texto constitucional, designadamente os princípios da necessidade e da proporcionalidade, por decorrência dos artigos 2.º e 18.º, 2 da CRP.

X – Não se vislumbra a correspondência entre a violação do bem jurídico autonomia intencional do funcionário, decorrente de prática de um crime de desobediência, fora do âmbito profissional, e a proibição de conduzir veículos como motor, *maxime* quando se tratam de automóveis pesados de mercadorias, e o recorrente exerce a profissão de motorista assalariado, necessitando impreterivelmente de poder conduzir veículos pesados de passageiros, para não ver cessado o seu contrato de trabalho, não pondo em causa a seu direito a uma existência condigna, nem o seu direito a exercer labor de motorista profissional.

XI – A admitir-se que possa haver constrição do direito de conduzir, decorrente da prática do crime de desobediência, porém, numa situação como a dos autos, em que o mesmo é motorista profissional, e necessita impreterivelmente da manutenção da autorização de condução de veículos pesados de mercadorias, da qual auferre remuneração que constitui o único rendimento disponível do seu agregado familiar, é excessivo.

XII – Em termos abstratos, numa situação como a dos presentes autos, em que o recorrente é condenado pela prática de um crime de desobediência simples, no âmbito da sua vida privada, aplicar uma sanção acessória de inibição de condução, sem que o Tribunal recorrido possa ponderar a restrição dessa proibição a uma determinada categoria de veículos, ou excluir dessa proibição a condução da categoria de veículos utilizada no exercício da sua atividade profissional de motorista, afigura-se desnecessário e desproporcional, o que viola o disposto nos artigos 2.º; 18.º, 2 e 58.º, 1 da CRP, bem como o artigo 15.º, n.º 1 e 2 da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

XIII – Na interpretação normativa do artigo 69.º, 2 do Código Penal aqui sindicada, o Tribunal recorrido não procede a qualquer juízo de valor sobre a sua necessidade no contexto do caso concreto, pois segundo o douto Acórdão da Relação do Porto, a norma penal não permite qualquer tipo de restrição quanto à proibição de condução a uma determinada categoria de veículos motorizados, ou excluir dessa proibição a condução da categoria de veículos utilizada pelo arguido no exercício da sua atividade profissional de motorista é afrontosa do princípio da proporcionalidade, que encontra afloramento no artigo 18.º, 2 da CRP e sempre há-se reputar-se como componente essencial do princípio do Estado de Direito democrático (artigo 2.º da CRP).

XIV – Também é afrontosa do artigo 30.º, 4 da CRP, pois tal interpretação do artigo 69.º, 2 do Código Penal implica que a privação do direito ao trabalho, bem como a uma existência condigna decorram como simples consequência necessária – por via direta da lei ou da interpretação da mesma decorrente do Acórdão recorrido – da condenação por infrações previstas no n.º 1 do mesmo normativo, in casu, a alínea c) do n.º 1 do artigo 69.º do mesmo diploma legal.»

5. Pugnando pela improcedência do recurso, o Ministério Público concluiu as suas contra-alegações nos termos que se seguem:

«32º

Nos presentes autos, foi o ora recorrente, **A., condenado** pela prática de **1 crime de desobediência** previsto e punido pelos arts. 69º, nº 1, al. c) e 348º, nº 1, al. a) do Código Penal, **na pena principal de 80 dias de multa**, à taxa diária de € 6, no total de € 480 e **na pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor**, prevista no art. 69º, nº 1, al. c) do Código Penal, **pelo período de 4 meses.**

33º

O motivo para a imputação da prática de um **crime de desobediência**, deveu-se ao facto de, instado por **militares da Guarda Republicana para se submeter a exame de pesquisa de álcool no sangue**, o arguido, embora **visivelmente embriagado**, e **em estado de grande descontrolo emocional e exaltação**, **se ter recusado sistematicamente a fazê-lo**, pretextando, por outro lado, **não ser ele, mas o respetivo cônjuge**, que ia a conduzir o veículo em que se fez transportar.

34º

Por **sentença de 27 de junho de 2019**, da digna magistrada judicial do **Juízo Local Criminal de Valongo – Juiz 2**, deu-se, no entanto, como **provado que era o arguido que ia a conduzir**, pelo que **lhe incumbia o dever de se submeter ao teste de pesquisa de álcool no sangue.**

35º

Inconformado, o arguido interpôs **recurso** desta sentença para o **Tribunal da Relação do Porto**, que, porém, por **Acórdão de 8 de janeiro de 2020**, **negou provimento** ao recurso e confirmou a sentença recorrida.

36º

O referido tribunal superior apreciou, desde logo, a **questão da admissibilidade de a proibição de condução poder ser restrita a determinada categoria de veículos**, tendo concluído que a lei o não permitia, dada a redação introduzida no **artigo 69º do Código Penal** pela **Lei 77/01**, de 13 de julho e dado também o disposto no **artigo 500º do Código de Processo Penal**.

Apreciou, em seguida, a **questão de constitucionalidade** suscitada pelo arguido, considerando que a mesma não deveria ser atendida.

Apreciou, finalmente, por novo **Acórdão**, agora de **19 de fevereiro de 2020**, o **problema do “quantum” da pena acessória**, mas concluiu que a mesma não era **exagerada, nem desproporcionada e/ou injusta**, pelo que deveria manter-se.

37º

O arguido interpôs, então, **recurso** para este **Tribunal Constitucional**, invocando como **questão de constitucionalidade**, a norma do *“artigo 69º, nº 2 do Código Penal, quando interpretada como não permitindo a restrição da proibição de conduzir a uma categoria determinada de veículos motorizados, e/ou não permitir a exclusão dessa proibição a condução pelo arguido da categoria de veículos por ele utilizada no exercício da sua profissão, por violação do disposto nos artigos 30º, 4, 47º, 1, 36º, 5 e 18º, 2 e 3 da Constituição da República Portuguesa”*.

38º

Julga-se, porém, que **não assiste razão ao recorrente, mas sim** ao tribunal recorrido, o **Tribunal da Relação do Porto**.

Desde logo, sendo o arguido **motorista profissional de veículos pesados de mercadorias**, como alega, é esta uma **razão acrescida** para ter **especial cuidado na condução de veículos motorizados**, seja de carácter pessoal, seja profissional, **não o devendo nunca fazer sob o efeito do álcool**, o que parece inequívoco que terá acontecido, no caso dos autos.

39º

Por outro lado, a **pena** que lhe foi aplicada mostra-se inteiramente **justificada** pelas circunstâncias descritas nos autos, sendo imposta em função de atendíveis motivos de **prosecução do interesse público** e da necessidade de **proteger a segurança de todos os utentes da via pública**, incluindo o próprio **infrator**.

40º

Relativamente à argumentação do arguido, de que a **pena acessória de proibição de conduzir quaisquer veículos**, durante um **período de 4 meses**, viola o seu **direito ao trabalho**, crê-se que o arguido deveria ter ponderado isso **antes da prática do facto criminoso**, sendo certo que a sua **persistente recusa em se submeter ao teste de álcool no sangue confirma que estaria, de facto, embriagado** na ocasião.

41º

A aplicação de penas não se faz em função das **conveniências** dos arguidos, mas por **exigências de prevenção geral e especial, para prossecução dos fins das penas**, designadamente a **defesa contra a perigosidade do delinquente**, a **necessidade de acautelar a sua ressocialização**, e para **salvaguarda de outros interesses, legal e constitucionalmente protegidos**, como sejam a **vida e a segurança das pessoas**.

42º

A aplicação de uma pena sancionatória importa normalmente **sacrifícios** para o arguido e implica um **certo grau de penosidade**, mas a **pena acessória** aplicada nos presentes autos mostra-se plenamente **justificada**, pela **dimensão do risco** que o arguido criou **ao conduzir embriagado**, pondo em causa a **vida, integridade física e a segurança de quem circulava, na altura, na estrada**.

43º

Por outro lado, a **pena acessória** aplicada é **estritamente temporária** – de apenas **4 meses** –, **não inibindo**, por isso, o arguido, **uma vez cumprida a pena que lhe foi aplicada** – e que, volvidos 3 anos sobre os factos que deram origem aos presentes autos, continua por cumprir – **de retomar a sua atividade profissional**.

44º

Não parece, pois, que o **núcleo essencial do direito ao trabalho** do arguido tenha sido **beliscado, nem limitado de forma desproporcionada, excessiva ou desadequada**, não havendo, pois, nenhuma violação dos **princípios da necessidade e da proporcionalidade**, bem pelo contrário.

45º

A **pena acessória** aplicada representa, para o arguido, um **verdadeiro e justo sacrifício**, **não sendo o direito ao trabalho um direito que não possa sofrer restrições no seu âmbito**, designadamente em razão de **outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos**.

46º

A aceitar-se a argumentação do ora recorrente, os tribunais deixariam, por exemplo, de poder aplicar **penas de prisão** aos arguidos, por poderem, dessa forma, violar o seu **direito ao trabalho** ou a **existência condigna dos respetivos agregados familiares**.

47º

Não é **constitucionalmente desconforme**, a **proibição de restringir a proibição de condução a uma determinada categoria de veículos motorizados**, não permitindo a letra do **artigo 69º do Código Penal**, na redação atual, a possibilidade de introduzir uma tal restrição.

48º

Com efeito, o nº 1 desta disposição refere à «**proibição de conduzir veículos com motor**» por um período determinado, o que parece inculcar a ideia de **todo e qualquer veículo motorizado**.

Por outro lado, o nº 2 da mesma disposição já não inclui a expressão, que constava da anterior redação, dada pelo Decreto-Lei 48/95, de 15 de março, “*ou de uma determinada categoria*”, o que significa que a **proibição** abrange, agora, “*a condução de veículos com motor de qualquer categoria*”, o que não deixa margem para exceções.

Acresce, que o nº 3 desta disposição prevê a **entrega do título de condução, na secretaria do tribunal ou em qualquer posto de polícia, não podendo o condenado conduzir sem um tal título na sua posse**.

49º

A **pena acessória de inibição de conduzir** é, pois, de **cumprimento contínuo e universal**, não estando legalmente contempladas exceções relativas à possibilidade de condução de qualquer outro veículo durante o período da inibição.

Com a sua aplicação visa-se, por um lado, **sensibilizar o prevaricador** para a **gravidade da sua conduta** e para a **necessidade de a não repetir** e, por outro, **incutir na comunidade a necessidade de obedecer às autoridades competentes**.

50º

Tal **pena acessória não é**:

- **exagerada** – apenas **4 meses** de inibição -;
- **não é desproporcionada à gravidade da conduta** – recusa de submissão a teste de álcool no sangue para ocultar condução em estado de embriaguez -;
- e **não é injusta**, balanceando devidamente as **necessidades de prevenção geral e especial**, a **culpa** do arguido e o **risco** coberto pela sociedade com a sua conduta.

51º

Não se vê em que medida se poderá invocar, no âmbito dos presentes autos, o **artigo 30º, nº 4 da Constituição**, para fundamentar a inconstitucionalidade alegada.

Não há aqui, com efeito, **nenhum efeito automático de aplicação de pena acessória** e, muito menos, a **perda de qualquer direito**, mas apenas uma sua **limitação durante um determinado período, por razões mais do que justificadas**.

52º

O **art. 69º, nº 1 do Código Penal** prevê a aplicação de uma **pena acessória**, mas é o **tribunal que fixa a sua duração, em função das circunstâncias de cada caso concreto**.

Não há, pois, uma **aplicação automática de tal pena acessória**, mas uma **adequada ponderação da duração de uma tal pena**, como o ora recorrente, aliás, acaba por reconhecer.

53º

O facto de a lei não permitir restringir a inibição à condução de determinados veículos, decorre da própria natureza da norma que determina a inibição, designadamente o risco para terceiros decorrente da condução de qualquer tipo de veículo motorizado por pessoa que não é tida como suficientemente responsável para o poder fazer.

54º

Assim, por todas as razões invocadas ao longo das presentes alegações, julga-se que este **Tribunal Constitucional** deverá:

- a) negar **provimento ao recurso de constitucionalidade** interposto por A., nos presentes autos;
- b) **confirmar**, nessa medida, os **Acórdãos** recorridos, de **8 de janeiro de 2020** e de **19 de fevereiro de 2020**, ambos do **Tribunal da Relação do Porto**;
- c) considerar **constitucionalmente conforme a norma constante do artigo 69º, nº 2 do Código de Penal**, interpretada no sentido de que, em caso de condenação pela prática do crime de desobediência a que alude o a alínea c) do respetivo nº 1, não é permitido restringir a proibição de condução a uma determinada categoria de veículos motorizados, ou excluir dessa proibição a condução da categoria de veículos utilizada pelo arguido no exercício da sua atividade profissional de motorista».

Cumpra apreciar e decidir.

II – FUNDAMENTAÇÃO

6. O presente recurso tem por objeto a norma extraída do artigo 69.º, n.º 2, do Código Penal, segundo a qual, «em caso de condenação pela prática do crime de desobediência a que alude a alínea c) do respetivo n.º 1, não é permitido restringir a proibição de condução a uma determinada categoria de veículos motorizados, ou excluir dessa proibição a condução da categoria de veículos utilizada pelo arguido no exercício da sua atividade profissional de motorista».

Desde a revisão operada pela Lei n.º 19/2013, de 21 de fevereiro, o artigo 69.º do Código Penal dispõe o seguinte:

«Artigo 69.º

Proibição de conduzir veículos com motor

1 - É condenado na proibição de conduzir veículos com motor por um período fixado entre três meses e três anos quem for punido:

[...]

c) Por crime de desobediência cometido mediante recusa de submissão às provas legalmente estabelecidas para deteção de condução de veículo sob efeito de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo.

2 - A proibição produz efeito a partir do trânsito em julgado da decisão e pode abranger a condução de veículos com motor de qualquer categoria.

[...].»

Tal como interpretado pelo Tribunal *a quo*, o n.º 2 do artigo 69.º do Código Penal estabelece uma «proibição global de conduzir veículos com motor», excluindo a possibilidade de, no caso de o arguido se encontrar habilitado a conduzir veículos pertencentes a mais do que uma categoria, a proibição «ser restrita a determinada categoria de veículos», seja por indicação da(s) categoria(s) de veículos abrangida(s), seja por exclusão de veículos de certa(s) categoria(s).

De acordo ainda com o Tribunal recorrido, a norma que determina que a proibição de condução de veículos com motor «tem um efeito universal, valendo a proibição para todos os veículos motorizados», «em nada contende ou viola o disposto nos artigos 30.º, n.º 4, 47.º, n.º 1, 36.º, n.º 5 e 18.º, n.ºs. 2 e 3 da Constituição da República Portuguesa».

Saber se tal juízo merece ou não confirmação é a questão a que cumpre seguidamente responder, não sem antes fazer uma breve referência à natureza e ao regime jurídico da *pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor*.

7. A pena acessória de proibição de conduzir veículos motorizados encontra-se prevista no Título III do Código Penal - respeitante às consequências jurídicas do crime -, mais especificamente no seu Capítulo II, reservado às penas acessórias e efeitos das penas. Foi introduzida pelo Decreto-Lei n.º 48/95, de 15 de março, e o regime a que se encontra sujeita conheceu até hoje duas reformulações, tendo resultado, a primeira, das alterações introduzidas pela Lei n.º 77/2001, de 13 de julho, e, a segunda, da revisão operada pela Lei n.º 19/2013, de 21 de fevereiro.

Pressupondo a fixação de uma *pena principal* na sentença condenatória, a proibição de condução de veículos motorizados prevista no artigo 69.º do Código Penal participa da natureza e finalidade próprias das *penas acessórias*. Estas, tal como explica Pedro Caeiro, visam «*censurar especialmente o arguido pelo circunstancialismo que envolve o crime cometido, circunstancialismo esse que justifica a privação de certo direito, faculdade ou posição privilegiada de algum modo relacionados com a prática do crime. É precisamente a relação (cuja existência só em concreto pode ser estabelecida) entre o cometimento do crime e o abuso (mau uso) do direito ou faculdade que a ele se liga que cria o «espaço» onde vive a censura suplementar contida na pena acessória; é também nessa relação que a pena acessória colhe o fundamento material legitimador da sua aplicação ao lado da pena principal*» (“Qualificação da sanção de inibição da faculdade de conduzir prevista no artigo 61.º, n.º 2, al. d), do Código da Estrada (anotação ao Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 29 de abril de 1992)”, *Revista Portuguesa de Ciência Criminal* 3 (1993), pp. 543-572).

De acordo com o regime consagrado no artigo 69.º do Código Penal, a possibilidade de aplicação da pena acessória de proibição de condução de veículos com motor tem como pressuposto a condenação do arguido pela prática de um dos crimes contemplados no elenco previsto no respetivo n.º 1, designadamente - no que aqui especialmente releva - do *crime de desobediência*, nos casos em que a falta à obediência devida se consubstancia na recusa de submissão às provas legalmente estabelecidas para deteção de condução de veículo sob efeito de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo [alínea c)]. Trata-se, mais especificamente, do tipo de ilícito resultante da conjugação dos artigos 152.º, n.ºs 1, alínea a), e 3, do Código da Estrada (alterado pela Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro, e republicado em anexo) e 348.º, n.º 1, alínea a), do Código Penal, que fazem incorrer na prática de um crime de desobediência

os condutores que recusem submeter-se às provas estabelecidas para a deteção do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas, sempre que a ordem ou mandado forem legítimos e tiverem sido regularmente comunicados e emanados de autoridade ou funcionário competente.

Relativamente à pena cominada a título principal - no caso, trata-se da pena estabelecida no n.º 1 do artigo 348.º do Código Penal -, a proibição de condução de veículos motorizados dispõe de uma *moldura legal própria e autónoma*, cujos limites mínimo e máximo correspondem, respetivamente, a três meses e três anos, encontrando-se subordinada, como verdadeira pena que é, quer às finalidades que o artigo 40.º do Código Penal assinala às penas em geral, quer aos critérios que relevam na determinação da respetiva medida concreta, tal enunciados no respetivo artigo 71.º. Quer isto significar que, à semelhança do que sucede com a pena principal, o juiz fixará a respetiva medida tendo em conta, dentro do limite consentido pela culpa, a defesa retrospectiva da ordem jurídica e as exigências de ressocialização do condenado, evidenciadas a partir das circunstâncias concretas do caso *sub judice*, designadamente daquelas que para o efeito se encontram elencadas no n.º 2 do artigo 71.º do Código Penal.

8. Conforme referido *supra*, o regime constante do artigo 69.º do Código Penal foi objeto de duas reformulações, tendo sido a primeira a alterar significativamente o recorte da pena acessória quanto ao *âmbito objetivo* da proibição de condução de veículos com motor.

Na versão originariamente consagrada no Decreto-Lei n.º 48/95, era pacífico, em face do que então se dispunha no n.º 2 do mencionado artigo, que o Tribunal, ao decretar a proibição de conduzir veículos motorizados, poderia «*abranger a condução de veículos motorizados de qualquer categoria ou de uma categoria determinada*».

Esta alternativa foi, no entanto, suprimida pela Lei n.º 77/2001, que eliminou o inciso final que anteriormente integrava o n.º 2 do artigo 69.º, passando este a dispor apenas que a proibição «*pode abranger a condução de veículos com motor de qualquer categoria*».

Em face da nova redação conferida ao n.º 2 do artigo 69.º, as Relações passaram entender, de forma amplamente maioritária, que a proibição de condução resultante da pena acessória abrange necessariamente todos os veículos com motor, sem que o Tribunal possa restringir o âmbito da proibição a determinada categoria de veículos motorizados ou excluir desse seu efeito transversal qualquer categoria específica de veículos motorizados, incluindo aquela a que o condenado habitualmente recorra no (ou para o) exercício da sua atividade profissional (vide, entre muitos outros, Acórdãos do Tribunal da Relação de Coimbra de 22.01.2020, Processo n.º 46/19.5GAOHP.C1, do Tribunal da Relação do Porto de 06.10.2010, Processo n.º 137/09.0GACDR.P1, do Tribunal da Relação de Lisboa de 27.09.2007, Processo n.º 6529/07-9, do Tribunal da Relação de Évora de 29.03.2016, Processo n.º 108/14.5GTEVR.E1, e do Tribunal da Relação de Guimarães de 25.09.2017, Processo n.º 605/11.4GAVNF.G1, disponíveis, tal como os demais adiante mencionados, em www.dgsi.pt).

Enfatizando o facto de o n.º 2 do artigo 69.º ter continuado a dispor, mesmo após a alteração levada a cabo pela Lei n.º 77/2001, que a proibição «*pode abranger a condução de veículos com motor de qualquer categoria*», alguma jurisprudência, embora minoritária, manteve-se, todavia, fiel ao entendimento firmado antes daquela alteração, de acordo com o qual a pena acessória de proibição

de conduzir pode ter por objeto *categorias específicas* de veículos motorizados, sem afetação da faculdade de condução de todas as não abrangidas, para as quais o condenado se encontre igualmente habilitado (cf. Acórdãos do Tribunal da Relação do Porto de 15.05.2004, Processo n.º 0345778, e do Tribunal da Relação de Évora de 20.09.2005, Processo n.º 280/05-1).

Não cabendo a este Tribunal pronunciar-se acerca de qual possa ser a melhor interpretação do direito infraconstitucional - desde ponto de vista, a interpretação acolhida pelo Tribunal recorrido apresenta-se como um *dado* -, a questão a que seguidamente se procurará responder é a de saber se o critério normativo em que se funda a orientação jurisprudencial maioritária ofende a chamada *proibição dos efeitos automáticos das penas*, consagrada no artigo 30.º, n.º 4, da Constituição, ou, quando pretenda aplicar-se à hipótese de condenação pela prática do crime de desobediência a que alude a alínea *c*) do n.º 1 do artigo 69.º, do Código Penal, de arguido que habitualmente conduza determinada categoria de veículos no exercício da sua atividade profissional de motorista, converte a pena acessória numa medida «*desnecessári[a] e desproporcional*», e por isso violadora do «*disposto nos artigos 2.º; 18.º, 2 e 58.º, 1 da CRP, bem como o artigo 15.º, n.º 1 e 2 da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia*».

9. Dispõe o artigo 30.º, n.º 4, da Constituição, que «*[n]enhuma pena envolve como efeito necessário a perda de quaisquer direitos civis, profissionais ou políticos*».

Introduzido na revisão constitucional de 1982, tal preceito tem como principal finalidade retirar às penas quaisquer efeitos estigmatizantes, evitando que a perda de direitos civis, profissionais ou políticos decorra direta e automaticamente da lei aquando da aplicação de uma pena, isto é, seja configurada pelo legislador infraconstitucional como um efeito *ope legis*, aquando da aplicação de uma dada pena, em detrimento de uma decisão que pondere as circunstâncias concretas de cada caso e que, desse modo, se observe o princípio da culpa e da proporcionalidade na produção desse efeito sancionatório (cf. Acórdão n.º 376/2018).

Como se salienta na doutrina, o sentido do artigo 30.º, n.º 4, da Constituição, em conformidade com a respetiva justificação, é o de «*negar ao legislador ordinário a possibilidade de criar um sistema de punição complexa (...), no seio do qual a lei pode fazer corresponder automaticamente à prática de determinado crime (ou à condenação em certa pena) outras sanções penais para além da pena principal; ao invés, fixou-se o princípio de que a aplicação de qualquer sanção penal requer a mediação do juiz*», mesmo que a lei preveja várias sanções para a prática de um só crime (idem, págs. 565-6)» (Acórdão n.º 203/2000).

Quer isto significar que a proibição constitucional contida no n.º 4 do artigo 30.º não veda ao legislador a possibilidade de, ao definir a tipologia das sanções abstratamente aplicáveis a determinado tipo legal de crime, estabelecer *penas principais* e *penas acessórias*, desde que subordinadas, estas como aquelas, à mediação judicativa do tribunal, a exercer dentro dos limites consentidos pelo princípio da culpa e de acordo com as exigências, gerais e especiais, da prevenção.

Assim entendeu o Tribunal Constitucional, logo no Acórdão n.º 291/95, que se pronunciou pela não inconstitucionalidade da norma constante da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 124/90, de 14 de abril, diploma que, até à revisão do Código Penal pelo Decreto-Lei n.º 48/95, tipificava o crime de condução de veículo em estado de embriaguez.

Confrontando a *sanção acessória de inibição da faculdade de conduzir* ali então prevista para este tipo de crime, com a proibição estabelecida no n.º 4 do artigo 30.º da Constituição, escreveu-se no referido aresto o seguinte:

«[S]ó à perda de direitos como efeito automático da pena que o n.º 4 do artigo 30.º da CR se refere ao dispor que "nenhuma pena envolve, como efeito necessário, a perda de quaisquer direitos civis, profissionais ou políticos".

Na verdade, não é constitucionalmente proibido que à condenação por certos crimes se sigam, necessariamente, certas consequências. O que se veda é que uma certa condenação penal produza automaticamente, por mero efeito da lei, a perda de qualquer um daqueles direitos; já não, como se observa no acórdão n.º 143/95, que a sentença condenatória possa decretar essa perda de direitos em função de uma graduação da culpa, feita casuisticamente pelo juiz.

[...]

A este propósito perfilha-se o observado pelo Senhor Procurador-Geral Adjunto, a dado passo das suas alegações:

"O que, na realidade, a decisão recorrida parece pretender extrair do disposto no n.º 4 do artigo 30.º [...] é algo que já nada tem a ver com a problemática da "automaticidade" dos efeitos da aplicação de certas penas ou da condenação por certos crimes - e que, em última análise, se traduziria na "discricionariedade judicial" na própria aplicação (ou não aplicação) de determinadas sanções acessórias - como efetivamente ocorrerá, por exemplo, com o invocado artigo 218.º do Código Penal - consoante a valoração das circunstâncias do caso".

Esta matéria, no entanto, transcende claramente a problemática em causa - como mais se observa - situando-se na margem da livre regulação do legislador estabelecer a tipologia das sanções (principais e acessórias) aplicáveis, em abstrato, a determinado tipo legal de crime - "tanto podendo optar por devolver ao julgador a própria aplicação (ou não aplicação) de certas sanções, como por, atentos os interesses em causa, cominar, como regra, a aplicação obrigatória de certa sanção pelo juiz, cumprindo-lhe graduar a concreta medida desta"».

Posteriormente, no Acórdão n.º 53/97, que concluiu pela não inconstitucionalidade da norma do artigo 12.º, n.º 2, do mesmo Decreto-Lei n.º 124/90, igualmente relativa à inibição de faculdade de conduzir, lê-se o seguinte:

«Independentemente da questão da adequada qualificação doutrinal da inibição da faculdade de conduzir, e não obstante o legislador a designar como sanção acessória, é da análise da sua conformação legal que há de resultar uma eventual caracterização daquela sanção como efeito automático da pena, em contradição com o artigo 30.º, n.º 4, da Constituição.

Admitindo que a faculdade de conduzir veículos automóveis é um direito civil, é certo que a perda desse direito é uma medida que o juiz aplica e gradua dentro dos limites mínimo e máximo previstos, em função das circunstâncias do caso concreto e da culpa do agente, segundo os critérios do artigo 71.º do Código Penal. Poder-se-á, assim, dizer que o juiz não se limita a declarar a inibição como medida decorrente de forma automática da aplicação da pena, com mero fundamento na lei [...].

A circunstância de ter sempre de ser aplicada essa medida, ainda que pelo mínimo da medida legal da pena, desde que seja aplicada a pena principal de prisão ou multa, não implica, ainda assim, neste caso, colisão com a proibição de automaticidade. A adequação da inibição de conduzir a este tipo de ilícitos revela que a medida de inibição de conduzir se configura como uma parte de uma pena compósita, como se de uma pena principal associada à pena de prisão se tratasse, em relação à qual valem os mesmos critérios de graduação previstos para esta última.

Com efeito, a aplicação da inibição de conduzir fundamenta-se, tal como a aplicação da pena de prisão ou multa, na prova da prática do facto típico e ilícito e da respetiva culpa, sem necessidade de se provarem quaisquer factos adicionais».

Tal entendimento foi subsequentemente reiterado no Acórdão n.º 53/97, que se pronunciou pela não inconstitucionalidade da norma que previa idêntica sanção acessória para o *crime de recusa a exame de pesquisa de álcool no sangue*, então tipificado no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 124/90.

Depois da revisão do Código Penal operada pelo Decreto-Lei n.º 48/95, a mesma orientação foi afirmada, primeiro no Acórdão n.º 149/01 - que não julgou inconstitucional a norma que, no artigo 69.º, n.º 1, alínea a), do referido Código, passou a cominar com pena acessória de proibição de condução de veículos motorizados o «crime cometido no exercício daquela condução com grave violação das regras de trânsito rodoviário» - bem como nos Acórdãos n.º 79/09, 363/10, 53/11, que não julgaram inconstitucional a norma que, em consequência das alterações levadas cabo pela Lei n.º 77/2001, passou a prever, nos mesmos artigo, número e alínea, a referida pena acessória para a prática de «crimes previstos nos artigos 291.º ou 292.º» (respetivamente condução perigosa de veículo rodoviário e condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas).

10. Sem contestar propriamente tal juízo, considera, contudo, o recorrente que a norma que comina com a pena acessória de proibição de condução de veículos com motor a prática do crime de desobediência previsto pelos artigos 152.º, n.ºs 1, alínea a), e 3, do Código da Estrada, e 348.º, n.º 1, alínea a), do Código Penal, apenas respeitará a proibição contida no n.º 4 do artigo 30.º da Constituição se e na medida em que se reconheça ao juiz-aplicador a faculdade de restringir positiva ou negativamente o âmbito objetivo daquela proibição, limitando a certa categoria de veículos motorizados a inibição temporária do exercício da condução ou dela excluindo veículos de determinada categoria, pelo menos nas hipóteses em que, como na presente sucede, o condenado é motorista de profissão.

Do ponto de vista da proibição do efeito automático das penas, tal elemento não assume, porém, a relevância que lhe atribui o recorrente.

A circunstância de a pena acessória de proibição de condução de veículos com motor ser sempre aplicável com a abrangência correspondente à suspensão temporária do exercício da faculdade de condução de *veículos motorizados de qualquer categoria*, mesmo no caso de o condenado ser motorista profissional, não altera o resultado da sua confrontação com a proibição contida no n.º 4 do artigo 30.º da Constituição. Também neste caso, a aplicação da inibição de conduzir fundamentar-se-á, tal como a aplicação da pena de prisão ou multa prevista a título principal, na prova da prática do

facto típico, ilícito e doloso, sendo graduada dentro dos limites mínimo e máximo estabelecidos na lei de acordo com o modelo de determinação da medida concreta da pena acolhido no artigo 71.º do Código Penal.

O âmbito objetivo da proibição de condução de veículos motorizados diz respeito à modelação daquela particular espécie de pena acessória - isto é, aos seus elementos constitutivos -, sendo insuscetível, por isso, de tornar mais (ou menos) automático, em face do comando inserto no n.º 4 do artigo 30.º do Código Penal, o efeito inibidor que da sua aplicação resulta para o condenado. Também neste caso, a privação temporária da faculdade de conduzir não se produz *ope legis*, por mero efeito da condenação pela prática do crime de desobediência previsto pelos artigos 152.º, n.ºs 1, alínea *a*), e 3, do Código da Estrada, e 348.º, n.º 1, alínea *a*), do Código Penal, constituindo antes o resultado inerente à aplicação de uma *pena com determinado conteúdo*, cuja *medida* é graduada de acordo com os pressupostos e fins típicos das sanções criminais.

11. Para o recorrente, a interpretação do artigo 69.º, n.º 2, do Código Penal, no sentido de que, «*em caso de condenação pela prática do crime de desobediência a que alude a alínea c) do respetivo n.º 1, não é permitido restringir a proibição de condução a uma determinada categoria de veículos motorizados, ou excluir dessa proibição a condução da categoria de veículos utilizada pelo arguido no exercício da sua atividade profissional de motorista*», será em qualquer caso incompatível com os *princípios da necessidade e da proporcionalidade das sanções criminais*, tanto do ponto de vista da relação entre pena acessória aplicável e a infração que lhe corresponde como no plano relativo ao nível de afetação a que é sujeito o direito fundamental atingido pela primeira.

No específico domínio das *sanções criminais*, o Tribunal vem desde há muito reconhecendo que «a Constituição acolhe o princípio "da necessidade (para defesa dos direitos ou interesses constitucionalmente protegidos) ou da máxima restrição (compatível com aquela defesa) das penas e das medidas de segurança (artigo 18.º, n.ºs 2 e 3)", sendo certo que "por serem as sanções penais aquelas que, em geral, maiores sacrifícios impõem aos direitos fundamentais, devem ser evitadas, na existência e na medida, sempre que não seja certa a sua necessidade" (Acórdão n.º 59/85, in Acórdãos do Tribunal Constitucional, 30.º vol., pp. 96 e 97)» (cf. Acórdão n.º 99/2002). Ou, por outras palavras, que «as sanções penais só se justificam quando forem necessárias, isto é, indispensáveis, tanto na sua existência, como na sua medida, à conservação e à paz da sociedade civil» (José de Sousa e Brito - *A lei penal na Constituição*, Estudos sobre a Constituição, volume 2.º, Lisboa, 1978, p. 218).

Todavia, conforme reconhecido também na jurisprudência constitucional, o Tribunal apenas se encontra habilitado a censurar à luz do *princípio da proporcionalidade das penas* as soluções legislativas que contenham sanções *manifesta e claramente excessivas*. Assim o é «"porque, se o Tribunal fosse além disso, estaria a julgar a bondade da própria solução legislativa, invadindo indevidamente a esfera do legislador que, aí, há de gozar de uma razoável liberdade de conformação" (Acórdãos n.ºs 574/95, 958/96, 329/97 e 108/99)» (cf. Maria João Antunes, "Direito Penal, Direito Processual Penal e Direito da Execução das Sanções Privativas da Liberdade e Jurisprudência Constitucional", Revista *Julgar*, n.º 21, 2013, Coimbra Editora, p. 97).

No âmbito da tipificação das consequências jurídicas do crime e do estabelecimento dos respetivos pressupostos, o legislador goza, pois, de «*uma ampla margem de liberdade de conformação*», pelo que o

juízo de censura constitucional apenas se justificará «quando a gravidade do sancionamento se mostre inequívoca, patente ou manifestamente excessiva» (Acórdãos n.º 13/95 e 99/2002). Sempre que não nos depararmos com uma situação de *arbitrariedade* ou *excesso* - ou, mais rigorosamente ainda, quando não seja *manifesto* que tal aconteça -, nem a pena, principal ou acessória, abstratamente cominada, nem os critérios que integram o regime previsto para a sua determinação em concreto, poderão ser censurados *sub specie constitutionis*.

Considerados os limites a que neste particular âmbito se encontra sujeito qualquer juízo positivo de inconstitucionalidade, o que importa verificar é se a interpretação do artigo 69.º, n.º 2, sufragada pelo Tribunal recorrido confere à pena acessória prevista no referido preceito legal um alcance manifestamente *desnecessário* ou *excessivo*, tendo em conta, quer a gravidade do ilícito típico, quer a afetação que dela poderá resultar para a *liberdade de exercício de profissão* consagrada no artigo 47.º, n.º 1, da Constituição, e/ou para o *direito ao trabalho*, acolhido no n.º 1 do respetivo artigo 58.º - tanto num caso como no outro, em termos convergentes com aqueles que constam do artigo 15.º, n.º 1, da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.

12. Na solução normativa ora apreciada, o crime subjacente à condenação na pena acessória de proibição da condução de veículos com motor é integrado - vimo-lo já - pela *recusa do condutor em submeter-se às provas legalmente estabelecidas para deteção de condução de veículo sob efeito de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo*.

A pena acessória de proibição de condução de veículos motorizados faz parte integrante das consequências jurídicas estabelecidas para essa particular modalidade do crime de desobediência e, sendo imposta em simultâneo com a pena principal - cuja aplicação formalmente pressupõe -, tem por finalidade a diversificação e o fortalecimento do conteúdo da reação do ordenamento jurídico àquele facto ilícito e culposo, tendo em vista o reforço da reafirmação contrafáctica das expectativas comunitárias na manutenção da validade e vigência da norma jurídica violada e, em especial, o incremento do contraestímulo à reiteração do comportamento sancionado que, em última instância, o exercício do *ius puniendi* pretende constituir para o agente.

Do ponto de vista político-criminal, a opção do legislador é de fácil compreensão. Em causa está o sancionamento de uma atuação que não só inviabiliza o controlo das condições em que a atividade de condução é concretamente exercida, como frustra a possibilidade de deteção e de neutralização em tempo real de situações de potencial perigo para a vida e integridade física de um amplo conjunto de terceiros, no qual se incluem todos demais utilizadores da via pública. É por isso que, ao contrário do que sustenta o recorrente, a circunstância de a recusa ser punida, de acordo com a técnica seguida, a *título de desobediência* (artigo 358.º, n.º 1, alínea *a*), do Código Penal) em nada compromete ou enfraquece a conexão entre o ilícito praticado e proibição temporária de condução de veículos motorizados, sobretudo ao ponto de conferir sentido, à luz *dos princípios da necessidade e da proporcionalidade das penas*, a uma modelação diferenciada da pena acessória que lhe corresponde. Pelo contrário: caso esta pudesse ser aplicada com um âmbito mais restrito do que aquele com que vale para o crime de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, previsto no artigo 292.º do Código Penal, a recusa do condutor em submeter-se às provas legalmente estabelecidas para deteção da presença de tais substâncias poderia não só revelar-se amplamente compensadora como ser desse

modo indiretamente estimulada. É também por isso que, do ponto de vista da defesa dos direitos constitucionalmente protegidos que o comportamento proibido é suscetível de fazer perigar - os direitos à vida e à integridade física, respetivamente consagrados nos artigos 24.º e 25.º da Constituição -, tanto a *necessidade da pena acessória*, na exata modelação com que é aplicável aos demais crimes que integram o catálogo constante do n.º 1 do artigo 69.º do Código Penal, como a *relação de proporcionalidade* que liga o seu conteúdo aflitivo à gravidade da infração cometida, não podem ser no presente caso seriamente questionadas.

13. Resta verificar se, estando em causa a condenação de motorista profissional pela prática do crime de desobediência previsto nos artigos 152.º, n.ºs 1, alínea *a*), e 3, do Código da Estrada, e 348.º, n.º 1, alínea *a*), do Código Penal, a pena acessória de proibição do exercício da condução de veículos motorizados deveria ser graduável, não apenas quanto à duração do período da inibição, mas também quanto ao seu âmbito objetivo de incidência, de forma a permitir a exclusão, direta ou indireta, de *categorias determinadas de veículos* e, com isso, da categoria habitualmente conduzida pelo condenado no âmbito do exercício daquela sua profissão. Mais rigorosamente, está em causa saber se, sendo a *medida da pena* graduável, mas não o seu *conteúdo específico*, se verifica, designadamente em face da tutela constitucional concedida à *liberdade do exercício da profissão* e ao *direito ao trabalho*, uma violação do princípio da proporcionalidade, na dimensão que veda ao legislador penal o estabelecimento de *sanções manifestamente excessivas*.

Integrado no catálogo dos *direitos, liberdades e garantias pessoais*, o n.º 1 do artigo 47.º da Constituição estabelece que «*todos têm o direito de escolher livremente a profissão ou o género de trabalho, salvas as restrições legais impostas pelo interesse coletivo ou inerentes à sua própria capacidade*».

Densificando o conteúdo da liberdade de escolha de profissão ou do género de trabalho, tanto a doutrina como a jurisprudência constitucional têm entendido que nela se compreende não apenas a liberdade que a cada um assiste de selecionar a profissão pretendida, como ainda a liberdade de exercer a profissão selecionada, sem outros constrangimentos para além daqueles que decorrem da Constituição (cf., neste sentido, entre muitos outros, Acórdãos n.ºs 94/2015 e 246/2016).

É sabido que, a par da integração da liberdade de escolha e de exercício de profissão ou género de trabalho no capítulo dos *direitos, liberdades e garantias pessoais*, a Constituição acolhe ainda, mas agora no catálogo dos *direitos e deveres económicos*, o direito fundamental ao trabalho, cuja violação é igualmente invocada pela recorrente.

O *trabalho* releva, assim, quer enquanto liberdade de escolha e de exercício de uma atividade profissional, em conformidade com o disposto no artigo 47.º, quer como direito social, previsto no artigo 58.º. Simplesmente, enquanto o direito a escolher e exercer determinada atividade laboral se afirma, em primeira linha, na sua *dimensão defensiva* - originando a correlativa vinculação das entidades públicas a uma proibição de não ingerência -, o direito ao trabalho apresenta-se essencialmente como um *direito a ações positivas*, isto é, um direito que «vale antes como uma imposição aos poderes públicos (...) no sentido da criação das condições, normativas e fáticas, que permitam que todos tenham efetivamente direito ao trabalho» (Jorge Miranda e Rui Medeiros, *Constituição Portuguesa Anotada*, I, 2.ª ed., Coimbra, 2010, p. 1139).

Assim vistas as coisas, percebe-se bem que seja à luz do parâmetro extraível do n.º 1 do artigo 47.º que mais sentido faz problematizar a conformidade à Constituição da norma que, em caso de condenação pela recusa de submissão às provas estabelecidas para a deteção do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas, não permite que o âmbito objetivo da pena de proibição de condução de veículos motorizados acessoriamente aplicável possa ser restringido a determinada categoria de veículos ou apartado de outra, de forma a «*excluir dessa proibição a condução da categoria de veículos utilizada pelo arguido no exercício da sua atividade profissional de motorista*». Com efeito, o que nessa norma vai implicado só pode ser uma afetação temporária da liberdade de exercício de determinada atividade profissional - no caso, da atividade profissional de motorista -, e não, mais amplamente, o incumprimento pelo Estado do mandato de criação das condições necessárias para que cada um possa prover às necessidades de uma vida digna, a que o vincula o artigo 58.º da Constituição.

14. A atribuição à pena acessória de proibição de condução de um *conteúdo fixo - proibição de condução de veículos com motor de qualquer categoria* - constitui uma faculdade ao alcance do legislador ordinário. No âmbito da reação à chamada criminalidade rodoviária, o legislador encontra-se constitucionalmente habilitado a optar por uma solução que, tendo em vista assegurar uma *maior eficácia político-criminal* à pena acessória aplicável, integre no âmbito da proibição o exercício da faculdade de condução de veículos motorizados de qualquer categoria, excluindo a possibilidade de tal proibição ser positiva ou negativamente delimitada de modo a não comprometer a faculdade de condução de categorias específicas de veículos, para as quais o condenado se encontre igualmente habilitado.

É certo que a atribuição à pena acessória de proibição de condução de um *conteúdo fixo*, não modelável em função das necessidades concretas de cada agente, poderá originar, em determinadas situações, uma afetação, em maior ou menos grau, da liberdade de exercício da profissão. É o que tenderá a suceder não apenas na hipótese de o condenado exercer a profissão de motorista - esta será só a mais evidente -, como ainda com a generalidade das atividades profissionais itinerantes cuja efetiva possibilidade de desempenho pressuponha a conservação do nível de mobilidade só proporcionado pelo ato de condução.

Simplemente, impor nestes casos à pena acessória a contração necessária (ou na extensão necessária) a permitir a acomodação, durante o período temporal correspondente à sua medida, dos pressupostos necessários ao exercício sem interrupções das tarefas que integram a profissão livremente escolhida pelo condenado é resultado que se não retira, nem dos *princípios da necessidade* e da *proporcionalidade das sanções penais* - que, como vimos, apenas permitem censurar sanções criminais manifestamente arbitrárias ou excessivas -, nem, em geral, dos limites a que, por força do disposto no n.º 2 do artigo 18.º da Constituição, se encontram sujeitas as quaisquer leis restritivas de direitos, liberdades e garantias.

Ainda que por referência ao crime de condução de veículo em estado de embriaguez, tal conclusão foi expressa no Acórdão n.º 440/2002 nos termos que se seguem:

«Mas, ainda que fosse demonstrada aquela factualidade (ou seja, que o recorrente inelutavelmente necessitava de conduzir veículos automóveis para o exercício da sua profissão), adianta-se desde já

que a objetiva «constrição» que porventura resultaria da aplicação da medida sancionatória em causa se apresenta, de um ponto de vista constitucional, como justificada.

Efetivamente, uma tal justificação resulta das circunstâncias de a sanção de inibição temporária da faculdade de conduzir se apresentar como um meio de salvaguarda de outros interesses constitucionalmente protegidos, nomeadamente, quer, por um lado, na perspetiva do arguido recorrente a quem é imposta e destinada a pena aplicada, quer, por outro lado, na perspetiva da sociedade – a quem, reflexamente, se dirige também aquela medida, - na medida em que se visa proteger essa sociedade e, simultaneamente, *compensá-la* do risco a que os seus membros foram sujeitos com a prática de uma condução sob o efeito do álcool.»

Tal juízo merece ser aqui reafirmado.

Tendo em conta os elevados índices de sinistralidade rodoviária registados em território nacional, o risco para a vida e para a integridade física de condutores, passageiros e peões que lhes está inelutavelmente associado e o lugar de relevo que a condução sob efeito do álcool ocupa na explicação de ambos - de acordo com os dados recolhidos pela Prevenção Rodoviária Portuguesa, em 2015 foram registadas 142 vítimas mortais de acidentes de viação sob a influência do álcool (<https://prp.pt/prevencao-rodoviaria/fatores-de-risco/alcool/>) -, não existem dúvidas de que, ao incluir no âmbito das sanções aplicáveis ao crime de recusa de submissão de condutor às provas legalmente estabelecidas para deteção de condução de veículo sob efeito de álcool e outras substâncias proibidas uma pena acessória integrada pela *proibição temporária da faculdade de conduzir de veículos motorizados de qualquer categoria*, o legislador não só não desvirtuou a relação de proporcionalidade que deve existir entre a gravidade da infração e a gravidade da punição que abstratamente lhe corresponde, como não consagrou medida que se possa dizer *inidónea* ou *desnecessária* para enfrentar e inverter aquela realidade.

É certo que, em todos os casos em que o exercício da atividade profissional escolhida pelo condenado pressuponha a sua habilitação para conduzir veículos motorizados de uma categoria específica, a impossibilidade de excluir essa categoria do âmbito da proibição de condução originará uma afetação temporária - isto é, pelo tempo correspondente ao período fixado à proibição - da liberdade de exercício da profissão.

Simplemente, não se pode dizer que as vantagens que a comunidade retira da medida estadual em causa sejam desproporcionais às desvantagens com que tal medida atinge o «membro da comunidade jurídica» que a deverá suportar - no caso, o condenado pela prática do crime de desobediência por recusa de submissão às provas estabelecidas para a deteção do estado de influenciado pelo álcool ou por substâncias psicotrópicas (sobre o princípio da proibição do excesso, Maria Lúcia Amaral, *A Forma da República – Uma introdução ao estudo do direito constitucional*, Coimbra Editora, Coimbra, 2005, p. 186).

Assim, para além de se situar no âmbito da liberdade de conformação do legislador - que é aquele a quem a Constituição confia a «*definição dos crimes, penas, medidas de segurança e respetivos pressupostos*» (cf. artigo 165º, n.º 1, alínea c)) (cf. Acórdão n.º 108/99) -, a atribuição à pena acessória de um *conteúdo fixo*, correspondente à proibição de condução de veículos motorizados de qualquer

categoria, não constitui uma medida que, em face da liberdade do exercício da profissão acolhida no n.º 1 do artigo 47.º da Constituição, possa ser constitucionalmente censurada à luz do princípio da proibição do excesso.

III – Decisão

Em face do exposto, decide-se:

a) Não julgar inconstitucional a norma prevista no artigo 69.º, n.º 2, do Código Penal, na interpretação segunda a qual, em caso de condenação pela prática do crime de desobediência a que alude a alínea *c)* do respetivo n.º 1, não é permitido restringir a proibição de condução a uma determinada categoria de veículos motorizados, ou excluir dessa proibição a condução da categoria de veículos utilizada pelo arguido no exercício da sua atividade profissional de motorista;

e, em consequência,

b) Negar provimento ao recurso.

Custas devidas pelo recorrente, fixando-se a taxa de justiça em 25 UC's, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 303/98, de 7 de outubro, ponderados os fatores referidos no n.º 1 do respetivo artigo 9.º.

Lisboa, 19 de março de 2021 - *Joana Fernandes Costa - Maria José Rangel de Mesquita - Gonçalo Almeida Ribeiro - João Pedro Caupers*

Atesto o voto de conformidade Juiz Conselheiro *Lino Ribeiro*, nos termos do disposto no artigo 15.º -A do Decreto -Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março (aditado pelo artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 20/2020, de 1 de março)

Joana Fernandes Costa

